

# Le Seascape 18

## la vague slovène

*Cela a la taille d'un Micro et l'aspect d'un Mini 6,50. Et ce n'est pas un hasard. Deux coureurs de haut niveau de la classe Mini, Andraz Mihelin et Kristian Hansjek, tous deux Slovènes, ont imaginé de lancer un «sport boat» monotype qui prépare à la classe Mini tout en restant accessible. Ils se sont adressés à Samuel Manuard, architecte et coureur renommé dans la classe Mini, pour obtenir un plan dans cette philosophie. Trois prototypes ont été réalisés avec différentes options afin de finaliser et fiabiliser un modèle définitif avant de lancer la construction en série. Le tout a rapidement débouché sur une «succès story» qui doit laisser rêveuses bien d'autres entreprises qui nourrissent de tels projets.*

C'est Grégoire Beauduin, l'importateur pour le Benelux, et le premier propriétaire de chez nous qui nous ont donné aimablement l'occasion de réaliser ce premier essai au lac de la Plate Taille par un calme dimanche bien ensoleillé mais chichement venté. Le côté transportable de cette petite unité est bien entendu un de ses grands avantages pour autant que le mâtage et la mise à l'eau soient simples et rapides. Sur le Seascape 18, le mât est en carbone, donc très léger, sans barres de flèche et posé sur le pont. Deux personnes le dressent en un clin d'oeil, il suffit de placer la broche de pivotement et



• Le mâtage est aisément réalisé par deux personnes



de fixer les haubans aux cadènes avant de hisser en tirant sur la drisse de gennaker. La mise à l'eau sur l'excellente rampe du SNEH est également un jeu d'enfant, grâce à la remorque adaptée avec deux bers et à la quille pivotante entièrement rentrée dans la coque, le tirant d'eau n'étant que de 15 cm dans ce cas.

## UN « SPORT BOAT » AVEC COUCHETTES

Le Seascape 18 étincelle maintenant à quai, sous quelques regards admiratifs de plaisanciers et régatiers locaux. La coque offre de très fines entrées d'eau avec une étrave verticale et, à partir du maître bau, elle augmente généreusement sa stabilité de forme grâce à un bouchain qui commence à se marquer à cet endroit pour se prolonger



jusqu'au tableau arrière ouvert. Le rouf est un peu dodu, mais il a sa raison d'être puisqu'il couvre un volume habitable intérieur suffisant pour recevoir deux couchettes. C'est un des avantages essentiels par rapport aux autres modèles récents de quillards de sport de style « open » qui, eux, n'offrent aucune possibilité de couchage pour de petites croisières de cabotage. Le Seascape propose donc, à cet égard, un programme d'utilisation plus complet, comme c'est d'ailleurs aussi le cas pour les Micro. La construction est en fibres de verre et polyester classique pour préserver les coûts, une épontille soutient le mât sous le rouf et le système de pivotement de la quille se fait avec un treuil classique à cliquets sous le rouf. Dix-huit tours de manivelle suffisent à l'opération. La quille est en fonte pour moins souffrir lors d'échouages, elle présente un profil NACA, mais le puits de quille n'est pas équipé de lèvres, ce qui doit provoquer d'inévitables turbulences. Les plans de couchettes ferment des caissons étanches non moussés qui offrent une flottabilité d'environ 1 m<sup>3</sup>. Un hublot de rouf permet une bonne aération intérieure. Le solent est sur enrouleur.

## SIMPLE ET BIEN ACCASTILLÉ

Le cockpit est, bien entendu, fort large, avec des caissons bien ergonomiques. Deux lattes de bois servent de cale-pieds à la gîte, et on est étonné de ne pas trouver de sangles de rappel. On nous assure qu'à l'usage, ce n'est pas nécessaire. Les deux safrans coulissent verticalement dans les joues et sont montés avec une angulation fixe. L'écoute de grand-voile revient d'une patte-d'oie à l'arrière sur une poulie de tourelle centrale, tandis que les écoutes de foc sont en double pour limiter les efforts. Le bout-dehors en carbone est fixé sur le rouf, ainsi que la chaussette de gennaker. L'ensemble donne une sensation de simplicité et d'efficacité. Les voiles de route sont en dacron renforcé, la grand-voile est entièrement lattée, jusqu'à une corne horizontale en tête, comme sur les Mini.



• Un accastillage très bien étudié



• Le treuil de quille



• Les safrans à angulation fixe



# Seascape 18

➤ Nous avons regretté, dans cette volonté générale de simplification, de voir que l'endrachtage de solent se fait sur un gousset



• Le bout-dehors en carbone et la chaussette de gennaker

à tirette enfermant une drisse en double. Pourquoi ne pas avoir simplement prévu une draille en câble dans le foc, avec un palan d'étarquage ? Ici, la tension sur l'étai devra être assurée en raidissant les ridoirs des haubans. Tout l'accastillage provient de la nouvelle génération de chez Ronstan, et les manœuvres courantes sont en Dyneema.

## EN NAVIGATION

Notre essai s'est le plus souvent limité à la chasse aux risées errantes. La stabilité s'avère importante grâce à la quille assez lourde et profonde et le bateau est peu sensible au déplacement de l'équipage à bord. **Tout tombe bien sous la main**, la poupe ne tire pas d'eau et la barre reste très sensible dès que le bateau est plat. Dès qu'une petite risée nous fait la grâce de se lever, l'accélération est immédiate et le plaisir monte. Nous profitons de la régata amicale en cours pour comparer nos vitesses. Le **Seascape 18** reste dans le paquet de tête, sans toutefois pouvoir prendre le meilleur sur un Open 5.7 et sur les Flying Fifteen qui sont menés par des régatiers routiniers de l'endroit. **Le cap au luvoyage est remarquable**, mais il est vain de tenter de descendre plein vent arrière avec le gennaker déventé par la généreuse grand-voile à cette allure. Il convient de rester à 120° de vent pour exploiter au mieux toute la puissance des 32 m<sup>2</sup> de cette voile d'avant. Les manœuvres telles l'enroulement du solent, l'extraction du bout-dehors ou le hissé et l'affalé du gennaker fonctionnent harmonieusement et ne poseront pas de problèmes à des équipiers moins expérimentés. En résumé il s'agit d'un **bateau sportif sur lequel on se sent très rapidement à l'aise**.



## VERS UNE SÉRIE MONOTYPE INTERNATIONALE

L'avenir de cette nouvelle série semble déjà sur de très bonnes voies. Le voilier est déjà distribué dans 8 ou 9 pays. En Slovénie, la classe se montre très active et elle compte déjà beaucoup d'unités et des distributeurs en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Croatie et au Benelux. La construction en série a commencé fin 2008 et vingt-cinq unités sont déjà vendues tandis que 40 sont en commande. L'atelier situé à **Ljubljana** s'occupe de l'assemblage, de la finition et de l'accastillage, l'ensemble des pièces étant confié à des firmes locales de sous-traitance qui ne cessent de naître dans ce pays en plein développement. De telle sorte qu'il ne faut aujourd'hui que 4 semaines entre la commande et la livraison.

## CONCLUSION : UNE INTÉRESSANTE POLYVALENCE

Peu importe que ce nouveau bateau soit moins ou plus rapide que ses concurrents conçus dans le même esprit, dès l'instant où sa vocation est la monotypie et que celle-ci se développe bien internationalement. Il s'agit sans nul doute d'une unité vivante et plaisante à barrer, proposée à un prix très compétitif, aussi bien adaptée à la compétition qu'à la petite randonnée familiale. Un concept qui semble voué à un très bel avenir.

### Fiche technique :

Longueur hors tout :	5.50 m
Bau :	2.40 m
Tirant d'eau :	0.15 / 1.50 m
Déplacement :	450 kg
Lest :	125 kg
Grand-voile :	14.5 m <sup>2</sup>
Solent :	8.5 m <sup>2</sup>
Gennaker :	32.5 m <sup>2</sup>
Mât, bôme et bout-dehors :	carbone
Architecte :	Sam Manuard
Prix complet HT :	17.500 €
Prix remorque :	2.050 €
Importateur :	BE Composites à B-4537 Verlainne
Tél.:	042/59 76 99

[www.becomposites.eu](http://www.becomposites.eu)  
[www.seascape18.com](http://www.seascape18.com)